Nr. 15. Kraków, dnia 1 Sierpnia 1897. Rocznik II.



Adres Redakcyi i Administracyi:

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Określenie czasu pracy służby kolejowej z uwzględnieniem rozmaitych gałęzi służby *).

I. Przeciążenie pracy ze względu na bezpieczeństwo ruchu.

Różnice w sile żywotnej i wytrwałości, w sile opornej i stałości zdrowych ludzi wywołują różnice w zdolności ich do codziennej pracy. Jeden może dłużej od drugiego pracować, nie natężając się zbytnio; jeden może siłą woli dłużej pracować od drugiego, chociaż musimy przyjąć, że nadmiernie się natęża, i że przez to ponosi szkodę jego organizm i zużywa się wcześniej. Jeżeli to teraz zastosujemy do kolejarzy, to powiemy, że kolejarze powinni być nietylko uchronieni od zbyt szybkiego zużywania sił przez nadmierną pracę, ale powinni wogóle nie prowadzić dalej służby, skoro tylko są zbytnio zmęczeni, tj. powinni oni w interesie bezpieczeństwa ruchu zachować jednakę zdolność do pracy ciała i umysłu aż do ostatniej chwili. Nie jestto jednak rzeczą łatwą oznaczyć ściśle określony czas pracy w którym owa zdolność mogłaby zostać niezmienioną, a wszystkie przepisy, dotyczące oznaczenia tego czasu, nie mogły przygłuszyć skarg na przeciążenie.

I rzeczywiście okazuje się z rozpraw sądowych, że to przeciążenie jest powodem ogromnej większości nieszczęśliwych wypadków na kolei. Nie mamy pod tym względem żadnych dat statystycznych, tak, że ilości tych wypadków przytoczyć nie możemy. Znane są nam tylko daty, dotyczące kolei angielskich, a wykazujące, że w przeciągu lat 8 (1884—1891) ilość wypadków, w których inspektorowie kolejowi wskazywali na przydługi czas pracy, jako na przyczynę, wynosiła 65. Dwie koleje, posiadające najlepsze urządzenia, miały też najmniejszą ilość (bo tylko 2) takich wypadków.

Oto niektóre z owych przypadków: 25 grudnia r. 1887 nastąpiło zderzenie dwóch pociągów towarowych na kolei półn.-zach. Kierownik lokomotywy jednego pociągu pracował dnia poprzedniego $17\frac{1}{2}$ godzin, poczem po $7\frac{1}{2}$ godzinach pauzy wstąpił na nowo do służby i bezpośrednio przed zderzeniem był w służbie $13\frac{1}{2}$ godzin. Przed innym znów wypadkiem kierownik lokomotywy i palacz pełnili już służbę po $18\frac{1}{2}$ godzin. Ale nawet i statystyka nie jest potrzebna: wystarczy spojrzeć na kolejarzy, kiedy kończą robotę: starczy widzieć ich wzrok zamglony, apatyczny wygląd twarzy, ogólne osłabienie, znużenie i niedbałość w ruchach i chodzie, aby nabrać przekonania, że niezbyt bezpiecznie jest wsiąść do pociągu, powierzonego opiece tych ludzi. Musimy więc stanowczo wyrazić zdanie, że nadmiernie znużeni pracą kolejarze tracą zdolność odpowiedzialności i nie dają żadnej rękojmi bezpieczeństwa ruchu.

Wobec tego faktu dziwnem jest doprawdy, że państwa europejskie dopiero po dłuższym czasie zaczęły wydawać przepisy, dotyczące czasu pracy służby kolejowej.

II. Jakież są te przepisy?

W Austro-Węgrzech istnieją następujące zasady:

1. Czas służby urzędników ruchu jest na rozmaitych stacyach tak oznaczony, że po 24-godzinnej służbie następuje zawsze 12 godzin wypoczynku; na niektórych stacyach następuje kursowanie już po 12 godzinach.

2. Dla personalu pociągowego, kierowników lokomotywy, palaczy ma w przeciągu 24 godzin być zawsze 6 godzin wypoczynku; przy pociągach pospiesznych i osobowych najdłuższy czas pracy ma wynosić 12, przy towarowych 10 godzin; co siódmy, a najwyżej co dziewiąty dzień służby ma być 24 godzin wypoczynku.

3. Strażnicy kolejowi i t. zw. wajchenwachterzy muszą być zluzowani po 18, względnie 12 godzinach służby i mają 6 do 12 godzin wypoczynku.

W Niemczech poczęły już wcześnie poszczególne państwa zwracać uwagę na czas pracy kolejarzy. W Prusiech już w r. 1872 ułożono ogólne zasady uregulowania dziennej pracy. Ogólny państwowy urząd kolei żelaznych wydał w r. 1875 rozporządzenie, będące dotąd normą dla wszystkich prawie państw niemieckich. I tak wyznacza on dla strażników kolejowych i wajchenwachtrów 14 godzin pracy, jako maximum; zresztą wypowiada zdanie, że wszystkie kategorye służby kolejowej powinny mieć czas pracy o ile możności ograniczony i dostateczny wypoczynek zwykły i niedzielny. Na tych ogólnych podstawach ułożyły wszystkie państwa niemieckie, z wyjątkiem Bawaryi, warunki pracy na kolejach: 14 godzin służby, 8 godzin wypoczynku codziennie i 2 dni wolne w miesiącu.

W Rosyi zaprowadzono w 1893 r. 12 godzin dziennej pracy i codziennie 6 godzin nieprzerwanego odpoczynku, nadto miesięcznie 2 dni wolne. W razie, gdyby stosunki tego wymagały, można podwyższyć czas służby do 24, względnie do 16 godzin. Dla personalu jazdy służba ma trwać najwyżej 18 godzin, może jednak za przyzwoleniem ministra być przedłużoną do 24 godzin.

We Francyi nadaje prawo ministrowi robót publicznych władzę zmuszenia pod groźbą kary zarządów kolejowych do wykonywania przepisów, ustanowionych dla ogólnego bezpieczeństwa. Na podstawie tego prawa minister określał osobnem rozporządzeniem w r. 1891 czas pracy dla kierowników lokomotyw i palaczy na 12 godzin, a odpoczynek najmniej 10 godzin. Rozporządzenie to jednak pozostało bez skutku, gdyż jeszcze w tym samym roku urzędowe sprawozdania podają, że zarządy kolejowe upraszają nadal 16—18-godzinnej pracy przy maszynie.

Szwajcarya określa maksymalny dzień pracy na godzin 12; dla personalu maszynowego i pociągowego 10 godzin, a dla reszty 9 godzin wypoczynku. W całym roku należy dać 52 dni wolne, z tego 17 niedziel. Ruch towarowy w niedzielę wstrzymany, z wyjątkiem pospiesznego. Za wykroczenie przeciwko tym przepisom jest kara 500 franków, w razie powtórzenia się winy do 1000 fr.

Anglia nie pozwala dotąd ustawowego ograniczenia czasu służby na kolejach. I tu jednak daje się uczuwać silny prąd do reform, a to mianowicie ze strony robotników kolejowych. Już w r. 1862 wniosło 700 kierowników pociągów skargę do parlamentu na przydługi czas pracy; toż samo uczyniło w 1875 r. 500 innych robotników. Sprawa jednak dopiero wtedy wchodzi na lepsze tory, kiedy w r. 1889 polecono zarządom kolejowym zdawanie sprawy z czasu pracy służby kolejowej. I w istocie odtąd wpływało dużo urzędowych sprawozdań, a Izba niższa wysadziła komisyę, z 24 członków złożoną, któraby po rozpatrzeniu sprawozdań orzekła, jakie kroki należy przedsięwziąć w celu ustawowego uregulowania czasu pracy. Większość komisyi oświadczyła się za zdaniem swego przewodniczącego, które wskazuje na niemożliwość podobnego uregulowania czasu służby z dwóch przyczyn: z powodu koniecznych wyjątków, jakieby się musiało robić od ewentualnej ustawy, a drugie ze względu na trudność rozstrzygnięcia, czy dane wyjątki byłyby usprawiedliwione. Na razie komisya proponuje wezwanie towarzystw kolejowych do przedłożenia planu pracy pod groźbą kary. Projekty komisyi zostały już przedłożone Izbie, ale wszelkie postanowienia Izby w tej sprawie leżą jeszcze w łonie przyszłości.

W Ameryce stosunki są inne niż, w Europie. Tutaj cała sieć kolejowa rozwinęła się na prywatnej podstawie i dlatego trudno było wpływać na stosunki kolejowe zapomocą ustaw. Dopiero od r. 1887 zaczęto żądać od towarzystw kolejowych składania sprawozdań; na tej podstawie uda się może zaprowadzić ustawodawcze uregulowanie warunków pracy. Napotyka to jednak na tem większe trudności, że kolejarze amerykańscy nie są wcale urzędnikami, którzy mogliby w każdej chwili być oddalonymi ze służby. Płaci się im „od jazdy“ (a więc niejako na akord) i to tylko za czas służby; podczas urlopów, choroby i t. p. kolejarze nic nie dostają.

Tak przedstawiają się w pobieżnym zarysie stosunki kolejowe we wszystkich główniejszych państwach. Widzimy z tego, że najlepsze stosunkowo warunki pracy ma Szwajcarya, bo oprócz najkrótszego dnia pracy ma też bardzo wyznacza ścisłą kontrolę i nawet kary za przekroczenie w kierunku czasu służby. Przeciwnie, najwięcej żąda ustawa od kolejarza w Rosyi: tu bowiem można przedłużyć czas pracy do 24 godzin. Na pruskich kolejach czas służby rzadko przewyższa 14 godzin, czasem zaś jest o wiele niższy, tak, iż pruscy kolejarze pod tym względem są zupełnie zadowoleni (?).

(Zwracamy uwagę naszych czytelników, że autor tego artykułu podaje tylko ten czas służby, jaki jest właściwie tylko na papierze, w przepisach ustawowych; w rzeczywistości czytelnicy nasi wiedzą chyba najlepiej, że jest zupełnie inaczej: dość przyjrzeć się stosunkom na naszych kolejach w Austryi, aby zrozumieć, że owe „wyjątki“, które pozwalają na przedłużanie czasu służby, stały się już dzisiaj regułą. Zresztą odsyłamy tow. w tym względzie do naszego artykułu w Nrze „Kuryera“ z dnia 1 czerwca, p. t.: „8-godzinny dzień pracy w zawodzie kolejowym“. *Przyp. Red.*).

III. Jakie zasady należy zachować przy określeniu czasu pracy kolejarzy w poszczególnych gałęziach służby?

1. Utrzymanie energii i siły kolejarzy i wzgląd na bezpieczeństwo ruchu, od nich zawisłe, wymagają, aby czas pracy służby kolejowej nie przekraczał pewnej granicy. Granica ta musi być różną (?), odpowiednio do rozmaitej odpowiedzialności danej gałęzi służby i natężenia. Największą odpowiedzialność mają kierownicy lokomotyw, dalej służba stacyjna, strażnicy kolejowi i wajchenwachterzy, wreszcie personal pociągowy.

2. Przy określaniu czasu pracy należy mieć na względzie stosunki lokalne i osobiste. Należy również przyjąć, że nadzwyczajne wypadki, jak wojna, epidemie, nagłe zmiany powietrza itp. mogą przedłużać czas służby. Nie należy jednak nigdy przekraczać tej granicy ze względu na oszczędność albo większe dochody.

3. Po uwzględnieniu wszystkich stosunków można dla normalnego ruchu polecić następujące zasady:

Najwyższy czas służby dziennej wynosi dla personalu maszynowego . . . . 10—12 godzin,
dla personalu stacyjnego, strażniczego i pociągowego . . 12—14 godzin.

Droga do domu i z domu przy dalszej odległości, jakoteż pauzy służbowe, wynoszące mniej niż 3 godziny, należy wliczyć do czasu służby. Przynajmniej co dni 10 należy dać 24 godzin odpoczynku, rocznie przynajmniej 14 dni urlopu, którego długość ma wzrastać z latami służby.

Czas służby wynosiłby więc

	dziennie godzin	miesięcznie godzin	rocznie godzin
Dla personalu maszynowego	10—12	270—324	3105—3726
Dla reszty personalu	12—14	324—378	3726—4347

Skuteczne przeprowadzenie przepisów, dotyczących czasu służby kolejarzy, jest możliwe tylko przez państwowych komisarzy, mających władzę spełniania i karania.

(Wszystkie te przepisy co do czasu służby nie wykluczają naturalnie wcale naszego żądania 8 godzin pracy; należy je tylko rozumieć, jako stan przejściowy, i w takim charakterze możemy się na nie w zupełności zgodzić. *(Przyp. Red.)*.

PRZEGLĄD.

Polskiemu gimnazyum w Cieszynie odmówił — jak to już donosiliśmy w poprzednim numerze — rząd hr. Badeniego prawa publiczności. Oto sprawa najnowsza, którą wszystkie pisma, bez wyjątku, w obecnym sezonie ogórkowym się zajmują, nie szczędząc br. Gautschowi, jako ministrowi oświaty, ostrych przymówek i krytyki, a oszczędzając w sposób wprost

*) Artykuł ten, pióra dra Brähmera, ukazał się w Nrze 10 „Arbeiterschutz“. Podajemy go prawie dosłownie, aby naszym czytelnikom dać przykład, jak się ludzie prawdziwej nauki zapatrują na tak ważną dla nich kwestyę.

nieprzyzwoity hr. Badeniego i całą klikę „patryotów“, którzy swem łaszącem się wobec rządu postępowaniem doprowadzili wreszcie do tego, że tenże rząd gimnazyum cieszyńskie, nie jako konieczność narodową, ale jako przedmiot handlu politycznego uważał i z prywatnych składek ufundowanemu gimnazyum prawa publiczności odmówił. Mści się ta polityka załatwiania spraw ważnych, bo cały naród obchodzących, po przedpokojach ministrów, ten system żebrania o prawa swoje, ten „rozum stanu“, który nie pozwala wystąpić ostro i energicznie ze swemi usprawiedliwionemi a skromnemi nadzwyczaj żądaniami — tam, gdzie miejsce odpowiednie — przed forum parlamentu — mści się na kilkuset tysiącach ludności polskiej na Śląsku, która szacherską polityką pozbawiona jest gimnazyum o języku wykładowym polskim.

Stanowisko partyi socyalno-demokratycznej w tej sprawie było zawsze jedno i to samo — niezmienne. W chwili, gdy wszystkie pisma burżuazyjne biły na alarm, by składać pieniądze na stworzenie gimnazyum cieszyńskiego, gdy filistra galicyjskiego usypiano patryotycznym frazesem: „chodzi o zagrożone kresy na Zachodzie“, gdy wprost niektórych patryotów napadła istna mania prześladowcza zbierania „cegiełek“ na gimnazyum polskie w Cieszynie — partya socyalno-demokratyczna bezlitosną krytyką targała te wszystkie frazesy, jako obłudne i nieprowadzące do celu, potępiała drogę prywatnych składek i prywatnych usiłowań założenia gimnazyum polskiego w Cieszynie, jako negującą nasze uznane prawa narodowe i obrażającą w wysokim stopniu poczucie własnej godności. Kraj bowiem, jak Śląsk austryacki, który w przeważającej większości składa się z Polaków, winien mieć polskie gimnazyum państwowe, przez rząd utworzone i przez rząd utrzymywane, a jeśli tego mu dotąd nie dano, to każdy rozumny człowiek winien poznać, że nie drogą zebraniny, ale drogą energicznego domagania się od rządu gimnazyum to należało wywalczyć. Stało się jednak inaczej. Zwyciężył patryotyczny duch społeczeństwa polskiego! Składki zbierano powoli — zamiast żądać od rządu w formie kategorycznej, aby uczynił zadość słusznej potrzebie setek tysięcy Polaków na Śląsku i dał im polskie gimnazyum. A w pierwszym rzędzie byli do tego moralnie zobowiązani posłowie polscy z ks. Świeżym na czele, którzy pod zagrożeniem wstąpienia w opozycyę przeciw rządowi żądaniu ludu polskiego o gimnazyum polskie stanowczo winni byli dać poparcie. — „Rozum stanu“, wzgląd na ministrów-rodaków, którym nie należało utrudniać położenia taką drobnostką, jak gimnazyum polskie na rdzennie polskiej ziemi, ćmiły zdrowy rozsądek i cały ruch w sprawie uzyskania praw zaprzeczonych skoszlawiły. — Udało się wreszcie drogą prywatnych składek przed dwoma laty otworzyć pierwszą klasę gimnazyum polskiego w Cieszynie. Podniosły się akcye frazesowiczów — patryota tryumfował. Teraz nada rząd — mówiono sobie na ucho — prawo publiczności dla gimnazyum cieszyńskiego, z czasem, za kilka, może kilkanaście lat, przejmie je na etat państwowy. Stało się przeciwnie. Rząd, nawet „polski rząd“ hr. Badeniego, nietylko, że nie troszczył się tak bardzo o braci na Śląsku, ale co więcej, z gimnazyum cieszyńskiego, począł bić dla siebie kapitał — zrobił je przedmiotem wstrętnego handlu politycznego. W walce, jaką przeciw hr. Badeniemu podnieśli Niemcy za rozporządzenia językowe, dla Czech wydane, trzeba było znaleść pewien równoważnik, któryby Niemcom dał pewną satysfakcyę, a raczej obudził w nich przekonanie, że hr. Badeni gotów jest dla nich poświęcić nawet najsłuszniejsze prawa Śląska. Tym równoważnikiem, a raczej kozłem ofiarnym, było gimnazyum cieszyńskie. — Hr. Badeni, gwoli Niemcom, odmówił mu prawa publiczności. Wszczął się piekielny okrzyk zgrozy u patryotów, ks. Świeży groził wystąpieniem z Koła polskiego (czy to na pewno zrobi — nie wiadomo), postanowiono zwołać wiec ogólno-narodowy do Cieszyna, by protest przeciw rządowi podnieść. — Na wiec ten przybędą i socyalni demokraci, potępią politykę rządu, wezwą rząd do stworzenia państwowego gimnazyum polskiego w Cieszynie, ale nie oszczędzą dotychczasowym „wielkim“ politykom bezlitosnej krytyki.

Co będzie? Oto pytanie, które teraz każdy sobie zadać musi, badając obecne położenie polityczne w Austryi. Po burzliwych czasach parlamentarnych, po równie jeszcze burzliwym okresie sprawozdań poselskich i walk narodowościowych poza obrębem parlamentu, nastała cisza, głucha, zagadkowa cisza. Ciężka, pochmurna atmosfera zaległa horyzont polityczny i darmo szukałoby się promienia słonecznego, któryby nam te ciemności oświetlił i pozwolił zgłębić przyszłość. Co będzie — nie wiadomo. To pewna, że tak, jak jest, długo być nie może. Jesteśmy obecnie bez parlamentu, reprezentacya ludu wypoczywa, częścią na świeżem powietrzu, częścią w murach więziennych. Rząd sam panuje i nie spieszy się wcale do pozbycia się tego nienaturalnego w państwie konstytucyjnem samowładztwa. Owszem, korzystając z przysługującego mu w takich wypadkach wydawania obowiązujących rozporządzeń w razie konieczności, zagospodarował się na dobre i wydał cały szereg ustaw; że nie kieruje się przytem koniecznością, świadczy ich treść: budowa kolei Stanisławów-Woronenka, budowla w pałacu biskupim w Krakowie, powiększenie personalu podatkowego i t. p. Badeni czuje się z pewnością swobodniejszym, panując na własną rękę: przypominają mu się złote czasy rządów galicyjskich... Niestety, długo tak trwać nie może: p. Badeni czuje to dobrze i dlatego wytęża wszystkie siły, aby przygotować sobie lepsze pole parlamentarne. Stara się więc o pogodzenie Niemców z Czechami i rozumie się, bierze się do tego z właściwą sobie niezręcznością. Chcąc zyskać Niemców, naraża sobie Słowian i darmo stara się zadośćuczynić wielkiej politycznej zasadzie, aby i „wilk był syty i owca cała“. Wszystkie te starania robi pan Badeni naturalnie tylko z miłości dla „ludów austryackich“, — a że przytem wyłazi zbyt widocznie chęć utrzymania się na stanowisku prezydenta ministrów za wszelką cenę, to już wina właśnie jego niezręczności. Tej gwałtownej miłości Badeniego do krzesła premiera zawdzięczamy właśnie niejasność dzisiejszej sytuacyi. Jakżeby to wszystko było inaczej, gdyby Badeni chciał zrozumieć głośne wołanie obecnych stosunków, które brzmi (delikatnie): ustąpić!... Ale p. prezydent nie chce go słyszeć, jak się nie słucha wogóle wszystkiego, co jest przykrem.

Zamykać oczy i uszy na to, co się naokoło dzieje, to rzecz łatwa, — ale iść wbrew stosunkom, które są naturalnym i nieodwołalnym wynikiem popełnionych faktów, to trudno, i to się p. Badeniemu z pewnością nie uda. Ale ten jego upór wikła stosunki, a pewność, że on nie pozwoli na pożądane zmiany, nasuwa pytanie, jak długo potrwa ten chaos i co się z niego wyłoni?...

Nowa partya w Galicyi. Ostatnie czasy wzbogaciły nas jeszcze jednem stronnictwem politycznem: antysemicki „Głos Narodu“ ogłosił z tryumfem, że w Krakowie powstało polityczne Stowarzyszenie chrześcijańsko-socyalne. Ma ono przynieść zbawienie cierpiącej ludzkości szerzeniem znanych zasad antysemickich i będzie naturalnie wiernem odbiciem organizacyi wiedeńskich antysemitów, których łajdacki sposób oszukiwania i wyzyskiwania głupoty łatwowiernych mamy sposobność badać codziennie. Krakowscy wielbiciele Luegera i jego świty uważają widocznie, że na gruncie galicyjskim znajdą odpowiedni dla siebie materyał, i to ich skłoniło do zawiązania oddzielnej „partyi“. Wystarczy rzucić okiem na sposób utworzenia się tej partyi, aby się przekonać, jak dalece prawdą jest to, co nam prawią jej założyciele, że wynikła ona z koniecznych, naturalnych stosunków. Kilku ludzi, kilka jednostek, znanych z najwstrętniejszej strony, porozumiało się ze sobą, jak augurowie i postanowiło lud „uszczęśliwić“. Między nimi rej wodzi Ehrenberg, redaktor „Głosu Narodu“, policzkowany już tylekroć moralnie przez wszystkich uczciwych ludzi, chowający każdą obelgę do kieszeni z spokojem wyrafinowanego łotrzyka. Oto mistrz — czy uczniowie mogą być inni? Nowa partya — to partya p. Ehrenberga, a jacy to są ludzie, co się nie wstydzą zwać jego towarzyszami, o tem chyba mówić nie potrzeba. Tacy ludzie mają odwagę twierdzić, że tworzą „partyę“, mają odwagę zapowiadać, że rozwiną w społeczeństwie działalność i mają tyle głupiej odwagi spodziewać się powodzenia! Taźto jednostki, któreby — gdyby nasza moralność społeczna stała wyżej — należało odosobnić, odciąć od społeczeństwa, jak się odcina od ciała zakażone członki, aby zdrowych nie zatruwały! Na takich ludzi my śmiało spoglądać możemy z pogardliwem lekceważeniem, a wszelkie ich plany na przyszłość śmiech w nas tylko mogą wzbudzać. A jeśli ci nowi chrześciańsko-socyalni działacze zechcą naprawdę coś robić, to mogą być pewni, że znajdą nas zawsze na posterunku naprzeciw siebie i że każde usiłowanie z ich strony, każdy krok my piętnować będziemy, jako zbrodniczą chęć zakażenia krwi społecznej.

Najwyższy trybunał państwa i kolejarze. Wyrok trybunału państwa w sprawie rozwiązania organizacyi kolejowej przekonał nas znowu, że w Austryi wszystkiego można się spodziewać... Do charakterystyki tego wyroku przybywa nam jeden bardzo ciekawy szczegół, rzucający tak jaskrawe światło na całą tę kwestyę, że zacni członkowie trybunału państwa musieliby z pewnością przymróżyć oczy, gdyby to czytali. Oto ludzie, zajmujący się prawem, wyszperali w decyzyach trybunału kilka dawniejszych wyroków, które rzucają się do obecnej sprawy. Pochodzą one z lat 1873—1884, i brzmią w ten sposób:

Założenie stowarzyszenia nie może być zakazanem z tego jedynie powodu, że on właściwie dąży do odnowienia stowarzyszenia, które dawniej istniało, albo zostało rozwiązane przez władzę z innych powodów, jak: że miało cele i urządzenia przeciwne ustawie i bezpieczeństwu państwa; ani też z tego, że mający założyć owo nowe stowarzyszenie byli członkami stowarzyszenia, przez władzę rozwiązanego. Niebezpieczeństwo, grożące państwu ze strony jakiegoś stowarzyszenia, należy oceniać tylko po jego celu albo urządzeniu, a żadną miarą nie po jakiejś możliwości przyszłego nadużycia.

Czyż nie zdumiewająca konsekwencya? Idąc za dawnemi swojemi orzeczeniami (które — zaznaczamy — mają w kołach prawniczych ogromne znaczenie) trybunał państwa powinien był zajść zupełnie gdzieindziej, aniżeli zaszedł w rzeczywistości podczas ostatniej rozprawy; czyż więc sam o nich zapomniał? Wątpimy — a wyjaśnienie tego na pozór dziwnego zjawiska znajdujemy w tem, i co rozwiązuje nam tyle niby zawiłych zagadek w dzisiejszem państwie: oto jak samo państwo, tak i wszystkie jego urządzenia, oddane są na użytek klas panujących i jest to ich organizacya, której nie omieszkają nigdy w stosownej chwili użyć. I o tem, nam, proletaryatowi, zapomnieć nie wolno.

Po wyroku najwyższego trybunału. „Das Flugrad“, organ rozwiązanego Związku urzędników kolejowych itd. (Verband), pisząc o wyroku trybunału państwa w sprawie rozwiązanej organizacyi, powiada: „Doświadczenie, któregośmy nabrali przez rozwiązanie, poucza nas, że tylko w zjednoczonej potędze wszystkich kolejarzy możemy oczekiwać poprawy ich położenia, i przeto uważamy za obowiązek przedłożyć kolegom pytanie, czy nie uważają za konieczne raz wreszcie zerwać z przestarzałemi przesądami i dążyć do wspólnej organizacyi kolejarzy bez różnicy kategoryi.—Stosunkowo my cierpimy tak samo, jak robotnicy kolejowi i służba, obchodzenie się z nami jest takie same, a nasze dążenia do poprawy położenia spotykają się z takim samym gwałtem, jak dążenia robotników i służby. Na cóż więc trzymać się przestarzałych przesądów, że jedna kategorya jest lepszą od drugiej, skoro one dążą do rozbicia potęgi wszystkich kolejarzy, ku uciesze sfer interesowanych?“

Oto prawdziwie rozumne słowa ludzi, którzy słusznie uważają, że podział kolejarzy na urzędników itd. i na robotników jest tylko — rzec można — zewnętrznym. W istocie jest tu i tam ten sam wyzysk, to samo podleganie „wyższym“ sferom, ta sama pogardzana i źle wynagradzana praca. Urzędnik-proletaryusz, (a takim jest każdy niższy urzędnik) i robotnik-proletaryusz są członkami tej samej rodziny. Na myśl wspólnej organizacyi wszystkich kolejarzy my mamy tylko jedną odpowiedź: że socyalna demokracya przyjmie zawsze w swoje szeregi, bez względu na jakieś służbowe kategorye, cały walczący proletaryat.

Działalność p. Guttenberga. Odkąd p. Guttenberg, zostawszy ministrem, wypowiedział owo wielkie słowo o swojej niezwykłej przychylności dla kolejarzy, od tej chwili mieliśmy już niejednokrotnie sposobność stwierdzić objawy tej jego życzliwości dla nas. Wiemy, jak się ona przedstawiała, wiemy, że doszło już do tego, iż to, co p. minister nazywał białem, myśmy musieli nazwać czarnem. Jego życzliwa opieka objawia się nam w formie najwstrętniejszych sekatur, a ciągłe przenoszenia, utraty posad itd. — oto jego przychylność. Możnaby powiedzieć, że tak zawsze bywało; być może, ale p. Guttenberg, jako pierwszy minister kolejowy, wniósł też do praktykowanego dawniej systemu wiele nowości. Nie mogąc zrzucić z siebie skóry absolutnego generała, zaczął ścigać z nieubłaganą srogością wszystkich, którzy kiedykolwiek o nim osobiście niekorzystnie się wyrazili, albo odważyli się krytykować jego „najwyższe“ ukazy. Czy trzeba przykładów? Mielibyśmy ich podostatkiem, a ostatnie dni dostarczyły nam znowu jednego: Oto jeden kancelista c. k. kolei państwowych wyraził się gdzieś niedawno niepochlebnie o działalności p. ministra Guttenberga. W następstwie został ze służby wydalony... Powinien był przecież wiedzieć, że p. Guttenberga krytykować nie wolno! A może dał się uwieść frazesom p. ministra o otwartości i szczerości, którą zrazu miał tak szczególnie Ekscelencya lubić? To jedno pewne, że takich wypadków nie brak pod rządami „życzliwego“ p. Guttenberga. Ma to być prawdopodobnie jedyny dowód, jak dobroczynną i błogosławioną jest jego działalność, jako ministra kolei żelaznych.

Po austryacku. Na dworcu kolejowym w Berlinie przywieszono następujące rozporządzenie królewskiej dyrekcyi kolejowej: „W Hamburgu utworzył się Związek kolejarzy niemieckich! — zwany też stow. zawodowem kolejarzy — a cała służba kolejowa została wezwaną do przystąpienia do związku. Ludzie stojący na czele związku, prowadzili już od dłuższego czasu niespostrzeżenie, jak sądzą, agitacyę w Berlinie i między robotnikami, na-

leżącymi do naszego okręgu i jednali członków. Według poczynionych przez nas spostrzeżeń i treści organu związku, wychodzącego pod tytułem; „Pobudka kolejarzy“ („Weckruf der Eisenbahner“), dążności związku skierowane są do zaburzenia zgody między zarządem i robotnikami. Takim zamiarom jesteśmy zmuszeni przeciwdziałać nietylko w interesie państwa, ale zwłaszcza w interesie samych robotników i innych funkcyonaryuszy. Nie możemy uważać za dające się pogodzić udziału w związku i popierania jego celów z zajęciem w zarządzie kolei państwowych. Zakazujemy przeto niniejszem wszystkim funkcyonaryuszom i robotnikom wstępowania do związku i wzywamy tych, którzy się już dali skłonić do wstąpienia, aby natychmiast zgłosili wystąpienie. Każde wykroczenie przeciwko owemu rozporządzeniu, jakoteż wspieranie dążności związku sprowadzi nieuchronnie wydalenia w drodze wymówienia. Zakaz odnosi się też do prenumerowania organu związku. Ufamy, że nasi funkcyonaryusze i robotnicy poddadzą się temu rozporządzeniu, dla ich dobrze zrozumianego interesu koniecznego i nie dadzą nam powodu do zrobienia użytku z przytoczonej wyżej kary“.

Czytajcie i porównajcie! Ten bezczelny ton despoty, pana życia i śmierci „swoich“ robotników! Czy nie tak, jak u nas?...

Pod pręgierz.

Podgórze-Płaszów. (Turnus dla pociągów ciężarowych). W jak wyrafinowany sposób wyzyskuje się u nas zdrowie i siły personalu jazdy, niech posłuży za przykład turnus częściowy, wprowadzony dla pociągów ciężarowych w Płaszowie. Oto jak się on przedstawia: Dnia pierwszego o godz. 2 po poł. trzeba wyjść z domu do pociągu Nr. 1090; tym przyjeżdża się do Skawiny o 5·20, stąd wyjazd o 9·20 wieczorem. Naturalnie, że już koło 7·30 jest się przy pociągu zajętym. Wyjechawszy ze Skawiny przybywa się do Płaszowa o 10·18; o 1 w nocy odjazd napowrót do Skawiny, skąd o 4·45 wraca się do Płaszowa, gdzie się przyjeżdża około 6. Tak więc możemy liczyć bez przesady, że jazda trwa przez 16 godzin, bo te miniaturowe przerwy w czasie jazdy nikną prawie zupełnie wobec tego, że pociągi te, prowadząc manipulacye z całego dnia, z reguły się spaźniają i w ten sposób zabierają więcej czasu, niżby się z podanego powyżej turnusu mogło spodziewać. Po tych 16 godzinach ciężkiej jazdy, podczas której człek zaledwie co zjeść zdoła, aby nie opaść zupełnie na siłach, przyjeżdża się nareszcie około 8 do domu. Ale już następnej nocy około 11 musi się wyjść z domu do pociągu Nr. 73, który jedzie do Rzeszowa. Tu przyjeżdża się około godz. 10 rano tak, że wreszcie około 11 można się w kasarni położyć. Ach! te kasarnie kolejowe, a specyalnie w Rzeszowie! Jeśli świetna dyrekcya miała zamiar torturami męczyć biednych kolejarzy, to zaprawdę nie mogła znaleść lepszego sposobu, jak właśnie te koszary. Weźmy np. koszary rzeszowskie; przyjeżdżasz człecze, zmęczony wściekle i już naprzód cieszysz się na te kilka godzin snu, na które ci turnus pozwala. Przychodzisz do koszar i widzisz niestety, że tu raczej wszystko inne możliwe, ale nie spanie. Widzisz bowiem przed sobą duszne nory, zwrócone oknami na południe; słońce pali okropnie, a tu niema nawet firanek lub czegoś podobnego do zasłonięcia się przed gorącemi promieniami. Przypomina to tak bardzo cieplarnię do hodowania roślin tropikalnych, że z początku zdaje się, iż się pomyliło. Niestety nie, to jest miejsce twego „odpoczynku“; a przytem dla uzupełnienia tego obrazu trzeba dodać, że uliczka pod oknami jest ulubionem miejscem zabawy dla wszystkich dzieci z całej stacyi, a ich hałasy i krzyki przyczyniają się również wielce do spokojnego snu... I oto po takiem wypoczęciu przychodzi awizer o 3 i budzi (jeśli się naturalnie spało). O 5 wyjeżdża się pociągiem Nr. 86 i po obrobieniu wszystkich stacyj na linii Rzeszów-Kraków (gdyż to jest pociąg manipulacyjny), przyjeżdża się o 5 rano do Krakowa, skąd wreszcie o 6 wraca się do Podgórza, aby około 7 dostać się na pół żywy do domu. I oto jest ów dobroczynny turnus! Z łaski jego jest się przez 3 noce z rzędu w służbie, a zważywszy przytem, że większa część pociągów Podgórze-Oświęcim kursuje nocą i że prawie zawsze turnus ten przypada na partye, która nocą powróciła z Oświęcimia i znowu w nocy ma tamże wyjechać — okazuje się, że turnus ów nakazuje 5 nocy z rzędu spędzić bezsennie. Czyż to nie jest wprost nad ludzkie siły, zwłaszcza wobec tak ciężkiej służby, jaką się ma we dnie? Wobec tego nie ma żadnego znaczenia ten krótki czas między 8 rano a 11 wieczór, który się spędza w domu; bo z tego bardzo niewiele przypada na sen, a przytem w dzień wcale spać w domu nie można, gdyż szczupłość mieszkania nie pozwala na to. Trudno nam, kolejarzom, mającym tak niskie kwaterowe, nająć tu jakie lepsze mieszkanie, bo te są naturalnie za drogie. Wobec więc niskości kwaterowego każdy ograniczać się musi na jak najszczuplejszem, gdzie dzieci i zajęcia domowników sen ciągle przerywają. A i tak zwykle do kwaterowego trzeba dołożyć, gdyż pp. gospodarze podgórscy, nie krępując się tem, że wysokie ministerstwo dopiero co lat pięć pozwala się starać o podwyższenie kwaterowego, podnoszą czynsz z kwartału na kwartał, tak, że dziś za pomieszkanie, które przed kilku laty kosztowało 5 do 6 złr., trzeba zapłacić 9 do 10 złr. Wprawdzie chodzą pogłoski, że c. k. dyrekcya krakowska ma stawiać domki na pomieszkania, lecz tak samo i p. naczelnik Młynarski obiecuje od kilkunastu już tygodni wprowadzenie porządnego turnusu, a nam się jednak zdaje, że nim słońce zejdzie, rosa oczy wyje... Zanim zarządy kolejowe namyślą się, co zrobić dla naszego dobra, to kreatury urzędnicze wyssą resztę sił i zdrowia, a chciwi wyzyskiwacze wyciągną ostatni grosz z kieszeni biednych kolejarzy.

Zagórzany. Pisaliśmy już o dyscyplinarce magazyniera Gościńskiego, którego osławiony „sędzia śledczy“, referent Sosnowski, ugoszczony przez naczelnika Szydłowskiego czereśniówką na śniadaniu, zmusił do podpisania sporządzonego przez siebie do spółki z Szydłowskim, a niezgodnego z prawdą protokółu. Dyrekcya mimo prośby Gościńskiego, by sprawa ta została oddana sądowi, załatwiła ją w „krótkiej drodze“ na podstawie §§ 20 i 24 i przeniosła za karę Gościńskiego do Suchy. Dnia 17 czerwca zawiadomiła dyrekcya żonę Gościńskiego, by się natychmiast z zajmowanego przez się mieszkania wyprowadziła. Gościńska była właśnie bardzo chorą po połogu, wskutek czego nawet rzeczy spakować nie mogła. Już dnia 19-go czerwca, a więc na trzeci dzień, zjawił się u niej Szydłowski z żandarmem i wyrzucili ją z mieszkania. Rzeczy zostały na opiece Szydłowskiego, jak je wtedy rzucono na wóz, tak aż do dzisiejszego dnia — to jest przez sześć tygodni — stoją na wozie — można sobie wyobrazić, w jakim stanie. Gościńska chora z czworgiem dzieci musiała się udać do Rzeszowa, by w swem rodzinnem mieście znaleść jakiś przytułek i pomoc lekarską; wskutek podróży rozchorowała się jeszcze bardziej. A mąż nie może jej od czterech miesięcy pieniędzy posyłać, bo od czterech miesięcy, odkąd pozostaje w Suchy, nie otrzymał ani centa „zehrgeldu“, chociaż „zehrgeld“ należy mu się, dopokąd familii do siebie przesiedlić nie zdoła. A przecież p. Kolosvary był telegraficznie uwiadomiony, że Gościńska chora i nie może jechać. Kiedyż biedny magazynier dostanie należny mu „zehrgeld“? Gościńskiej pozostaje tylko droga sądowa o nadwyrężenie zdrowia i zniszczenie rzeczy, bo do p. Kolosvarego nie ma się po co udawać. Sprawiedliwość jego rządów oświetlają dosadnie opisane wypadki.

Przemyśl. „Kogo Pan Bóg kocha, temu krzyżyki zsyła“, znana to rzecz i niewątpliwem jest także, że najwięcej szczęśliwców tego rodzaju znajduje się przy c. k. kolei państwowej. Lecz do najszczęśliwszych należą pakierzy w magazynie frachtowym w Przemyślu, którzy pracują w teoryi 10 godzin dziennie, w praktyce zaś tyle, ile wymaga potrzeba i to za cenę 60 do 90 ct. dziennie. Płaca ta daje im możność zachowywać ściśle wszystkie nakazane i nienakazane posty i suchedni, aby zaś im nie brakło i gruntownego umartwienia ciała, mają co piątą noc służbę na placu przy wyładowywaniu, za co nie otrzymują żadnej zapłaty. Że za ustawiczne posty, gruntowne umartwienia ciała z 36-godzinną służbą bez przerwy i z bezpłatnie przy pracy spędzoną nocą, męczennicy ci zasłużą sobie na niebo, rzecz nie ulega kwestyi, lecz czy ich przełożeni zasłużą sobie także na to, za podobne traktowanie i wynagradzanie ludzi, o tem wątpi kościół boży, i my z nim...

Stryj. Do lwowskiego „Robotnika“ donoszą ze Stryja o gburowatem traktowaniu robotników warsztatowych przez inspektora Majewskiego. I tak dn. 7 lipca p. Majewski, przechadzając się w godzinach pracy po warsztatach, usłyszał dwóch robotników, rozmawiających ze sobą. Porozumiewali się oni co do roboty, którą mieli wykonywać. Ale delikatne uszko p. inspektora razi widocznie prosta rozmowa robotników. Rzucił się przeto na nich i zakazując im rozmawiać, lżył słowy: „draby, gałgany!“, przyczem wołał: „ja was nauczę rozmawiać! na zgromadzenie socyalistów!“ itp. Napaść ta charakteryzuje dosadnie tego brutala, który nie umie nawet uszanować godności pracujących ludzi. Gdyby nie obawa o utratę chleba, robotnicy nie poskąpiliby temu gburowi doraźnej lekcyi dobrego wychowania; ale p. Majewski liczył widocznie na to, że napadnięci będą go uważali za waryata i dadzą mu spokój. Albo czy nie potwornem jest wyzyskiwanie istotnej niewoli robotników i swojej bezkarności do takich napaści? P. Majewski spotka się jeszcze nieraz z swojem zacnem imieniem w tej rubryce naszego pisma; z tego, co o nim dotąd wiemy, możemy już dziś powiedzieć, że to zwierz, nie człowiek.

Brody. (Znowu p. Dembiński). Ów stworzony na pańszczyźnianego ekonoma Dembiński rozirytował się okropnie, przeczytawszy w „Kuryerze“ i „Robotniku“ opis swego postępowania. Rzucił się na robotników, groził i lżył za to, że go podali do tych „przeklętych gazet socyalistycznych!“ Prawdę mówiąc, nas ta irytacya p. Dembińskiego bardzo cieszyła: znać, że jakoś mu nie w smak poszło ogłoszenie takiego faktu, jaki miał miejsce z śp. Kowalem. Mógłby kto może pomyśleć, że to wszystko zmyślone, bo doprawdy wydaje się nieprawdopodobnem, żeby coś takiego w 19 wieku dziać się mogło. Otóż najlepszy dowód, że to wszystko niestety szczera prawda, mamy w tem, że kiedy jeden z robotników ślusarskich na rzucania się Dembińskiego w oczy sam powiedział, że to przecież prawda, p. Dembiński umilkł zaraz i nie pokazał się już w ogrzewalni. I tak nie dość, że mamy nad sobą zabójcę uczciwego robotnika, musimy jeszcze słuchać jego grubiaństw i widzieć wciąż w jego rękach ów zbrodniczy kij bambusowy; wszystko to z łaski świetnej dyrekcyi. Czy może dyrekcya przecież zechce nas uwolnić od takiego człowieka?

Stanisławów. (Heinrychowski wyzysk!) Już nie do wytrzymania z tym potworem w ludzkiej postaci, który na różne sposoby — by tylko służbie dokuczyć i jej krwią i potem się tuczyć — wszystkie swe instynkta wytęża. — Panisko ów, prowadzący gospodarkę, budujący kamienicę i sprawujący urząd, rozumie się tylko w chwilach wolnych od zajęć około swej gospodarki, używa do wszystkich tych czynności personalu stacyjnego, tj. pakierów i kobiet, które są przeznaczone jedynie do utrzymania porządku na stacyi i nadzoru wychodków. Najwierniejszym powiernikiem i plenipotentem tak w stacyi, jak i poza stacyą jest pakier Nro 7, zwany Aleksandrem — człowiek ten tak przylgnął do satrapy, że z wierności omal mu stóp nie liże — i dobrze na tem wychodzi, bo idzie w ślady swego pryncypała i stawia również murowane domy, podczas gdy inni z głodu przymierają, wysługując się panu Heinrichowi noszeniem wody na wszelkie potrzeby i do podlewania kwiatów na ganku stacyjnym, który sobie ów satrapa coś w guście ogrodów Semiramidy urządził. Ludzie ci mimo natężającej pracy w dzień i w nocy, wysługiwać się muszą owemu satrapie noszeniem wody, szurowaniem i froterowaniem podłód, nad którą to czynnością, jak polowy, stoi i kieruje Aleksander. Człowiek ten jest za to tak pewny siebie, że nieprzyjść donocnej służby jest u niego na porządku dziennym i co mu uchodzi bezkarnie, podczas gdy innym marne 45 ct., które pobierają za dobę, w razie opuszczenia służby, bywają im bezlitośnie potrącane. Dalej ów Nr. 7 (inaczej Aleksander), gdy zobaczy podróżnego i wnioskuje, że dobrze zapłaci, odtrąca innych z bezczelnością, aby nawet i ten lichy zarobek wydrzeć biedniejszym i liczniejszą rodziną zaopatrzonym biedakom. Jest on między pakierami (tak jak Heinrich między personalem) — kacykiem. Od niego oni zależą i biada temu pakierowi, którryby się odważył sprzeciwić Aleksandrowi. Wszak Aleksander i Heinrich, to jedna dusza w dwóch podłych i nawzajem sobie służących ciałach. Szczególniej wziął na kieł Nr. 7, w postaci pakiera, biedaka tej samej służby, człowieka o Nrze 9, i mimo nadwątlonego zdrowia (chorował na zapalenie, które dostał, windując wodę na piętro), używa go oprócz obowiązkowej służby do posług Heinricha. Słowem, człowiek Nr. 9 jest istnym niewolnikiem, zmuszonym wysługiwać się Heinrichowi, lecz za co — niewiadomo! Litość bierze, patrząc na ów szkielet chodzący, podczas gdy widząc Aleksandra o buldogowatej twarzy bezmyślnej, utuczonego i zadowolonego z siebie, na pierwszy rzut oka można poznać lizunia Heinrichowskiego.

W dalszym ciągu przechodzimy do kobiet, które mimo swej własnej olbrzymiej roboty, czyszczenia drzwi i okien, szurowania podłóg w kancelaryach całej stacyi, używane bywają znowu przez połowicę Heinricha do noszenia mleka, mięsa, mycia naczyń, wynoszenia różnych rzeczy, słowem do kompletnej i wyłącznej posługi około pani Heinrichowej. — Co gorsza, kacyk Heinrich, gdy go chęć napadnie, co jest rzadkością, biega po stacyi i niechno nieporządek zobaczy, czepia się niewinnych portyerów za to, że na porządek nie uważają i że kobiet do roboty nie napędzają. Wobec takiego stanu rzeczy zapytujemy pana Festenburga, czy wie o tem, że pakierzy i kobiety stacyjne, płatne z kasy kolejowej, są wyłącznymi służącymi Heinricha! Czy p. Festenburg raczy w tę sprawę wglądnąć i tych biedaków, przeznaczonych do obsług stacyi, uwolnić od posług kacykowi, lub nakazać mu, by z własnej kieszeni tym ludziom płacił również tyle, ile im płaci dyrekcya! W każdym razie p. Festenburg powinienby raz już położyć tamę tej szelmoskiej gospo-

darce Heinricha, którą na szkodę dyrekcyi i na szkodę zdrowia tych ludzi praktykuje. Czy i kiedy weźmie się do dzieła p. Festenburg, by raz porządek u siebie zaprowadzić i takiemu Heinrichowi et consortes po dawnemu rządzić nie pozwolić. Słowem p. Festenburg powinienby tym zająć się gorliwie, by okazać, iż nie jest malowanym dyrektorem, poza piecami którego szelmostwa się dzieją. Z naszej strony dodajemy, że od czasu do czasu poruszać będziemy piekące sprawy, by p. Festenburgowi ułatwić to, czego sam dojrzeć nie może.

Halicz. Mam dziś znowu wiązankę faktów, świadczących o tem, jakie to stosunki panują w naszej dyrekcyi i jakto za przykładem tej świetnej instytucyi idą wszyscy drobniejsi funkcyonaryusze, uważając się każdy za absolutnego kacyka. I tak mamy tu takiego Młodockiego, o którym już wam donosiłem, a który na tyle jest naiwny, że uważa sobie za zaszczyt, iż znalazł się „pod pręgierzem“ w towarzystwie takich wielkich panów, jak Wierzbicki, Festenburg i inni. Tak daleko zaszła już u tego zarozumiałego młokosa chęć przebywania obok grubszych ryb, że choćby był wystawiony na ogólną pogardę wszystkich uczciwych ludzi, nic to u niego nie znaczy, — byle razem z wysokimi dostojnikami. Naturalnie, że jestto już poprostu stracona jednostka, której nic już nie zdoła poprawić, która choćby na czworakach piąć się będzie do góry, a plucie w twarz uważać za spadanie rosy. Czy wobec tego można się dziwić, że ten człowiek (wszystkich ludzi muszę przeprosić za nazwanie takiego stworzenia człowiekiem!) jest w szczególnych łaskach u p. dyrektora i że mu wszystko wolno robić? Taka dyrekcya, jak nasza, szerzy tylko demoralizacyę między kolejarzami i cieszy się z owoców, które jej działalność (szerzenie „Grzmotu“) przynosi. Denuncyacya i szpiclostwo zagnieździło się u nas na dobre. Jest tu taka jednostka, która obie te zalety systemu stanisławowskiej dyrekcyi wprowadziła i do naszego miasta. Nazywa się ten pan T. Cwill, i jest tu portyerem. Otóż zdarzyło się niedawno, że konduktor M. zapomniał ściągnąć od jednego pasażera pieniędzy za bilet (tj. nie przeprowadził t. zw. „Nachzahlung“) tak, iż ów pasażer wysiadł w Haliczu bez biletu. Zamiast porozumieć się z konduktorem, p. Cwill doniósł o tem natychmiast naczelnikowi i naturalnie wobec panujących u nas stosunków — bardzo być może, że ów konduktor straci służbę. Czyż to tak, panie Cwill, godzi się robić koledze i pozbawiać ojca rodziny chleba, a choćby narażać go na nieprzyjemności? Jestto poprostu tylko osobista zemsta, zemsta, a nie gorliwość służbowa. Jeszcze o tej „gorliwej“ kreaturze nieraz przyjdzie mi pisać. Teraz zaś podam znowu smutny przykład, do czego prowadzi osławiona oszczędność stanisławowskiej dyrekcyi. Po 15-ym lipca wydarzyło się znowu wykolejenie 2 wozów w Kosowie, które nastąpiło z powodu nieumiejętności obsługującego zwrotnicę. Dyrekcya bowiem nie stara się o to, by ludzie wprawni każdą czynność wykonywali, ale chodzi jej o to, aby jak najmniej płacić i przyjmuje np. parobków za 40 ct. dziennie. Ciekawa też rzecz przytem, że „Kuryer stanisławowski“, donosząc o tym wypadku, doniósł, że tylko konduktor pocztowy odniósł lekkie uszkodzenie, przemilczał zaś dyskretnie, że konduktor kolejowy, Józef Kamiński, został ciężko potłuczony, tak, iż doktor zakazał mu przez 8 tygodni pełnić służbę. Dlaczego? Prawdopodobnie z miłości dla dyrekcyi. Wreszcie jeszcze jeden wypadek: 19-go lipca przejechał pociąg nr. 302 przy budce nr. 106 syna budnika. Już to, co prawda, o wypadki u nas nie trudno...

Ach ci ludzie, — to bydlęta...

Ach ci ludzie, — to bydlęta,
Nikt im nigdy nie dogodzi,
Moja cierpliwość jest święta,
Lecz już gniew się we mnie budzi!
Wiecznie jakieś narzekania,
Skargi, prośby i żądania,
Że to trudno dalej znieść,
Gdy wciąż będę miał kłopoty,
Powypędzam ich z roboty —
Pal ich sześć!

Wczoraj, ledwiem wszedł do biura,
Włazi jakiś slusarzyna,
Pytam, co chce? a ta rura
O awans się upomina! —
Że ma żonę, dzieci wiele,
Że biedny jak mysz w kościele,
I nie ma im co dać jeść...
Było się nie żenić bratku,
Teraz gińcie w niedostatku!
Pal was sześć!

Później ten, drugi przychodzi,
O konaniu dziecka głosi,
Że ratować go się godzi,
A zatem o urlop prosi... —
A to warjat z mokrą głową!
Nie wiem jak śmiał z prośbą ową
Do mojego biura wleźć.
Ja mam dziecko mieć na względzie?
Umrze jedno, drugie będzie,
Pal go sześć!

Wnet po urlop trzeci wchodzi,
(Blady, suchy niby zmora), —
Że potomek mu się rodzi,
Że żona jest bardzo chora... —
Tej nędzocie, wielkie nieba,
Jeszcze żony z dzieckiem trzeba,
By żebracze życie wieść; —
Chora, daj ją do szpitala,
Niech tam nawet umrze zdala,
Pal ją sześć!

Przyszedł czwarty, jak pies warczy,
I narzeka na swą dolę,
Że na mięso mu nie starczy,
Je kartofle, bób, fasolę.. —
Chce awansu. — Zapomina,
Że najzdrowszą jest jarzyna;
Jeśli jej nie może znieść,
Ja na to nie mam sposobu,
Chociażby miał pęknąć z bobu,
Pal go sześć!

Prawdę mówiąc, z awansami
Trzeba toczyć istne boje,
Dam tam komuś coś czasami,
To wnet proszą całe roje.
A tu mnóstwo inżynierów,
Urzędników, werkführerów,
Którym trzeba pomoc nieść;
Stąd dla niższych brak pieniędzy,
Pocóż myśleć o ich nędzy?
Pal ich sześć!

Zresztą, mogę przyznać śmiele,
Filantropii jam nie wróg,
Chciałem na mszę dać w kościele,
By im wsparcie zesłał Bóg;
Lecz gdym na to zbierał datki,
Każdy zabrał swe manatki,
I umknął na składki wieść. —
Ha, nie chcecie łaski nieba,
Gińcie sobie z braku chleba,
Pal was sześć!

S....k.

KRONIKA.

V. kongres partyi socyalno-demokratycznej Galicyi, Śląska i Bukowiny odbędzie się — w myśl uchwały obu krajowych komitetów partyjnych — w dniach 5. 6, 7 i 8 września br. we Lwowie. Porządek dzienny: 1) Sprawozdanie komitetów krajowych. 2) Działalność parlamentarna. 3) Agitacya i taktyka. 4) Organizacya partyjna. 5) Agitacya i organizacya chłopska. 6) Prasa i wydawnictwa partyjne. 7) Sprawy partyjne. Wnioski należy nadsyłać przed dniem 15 sierpnia do redakcyi „Robotnika“ we Lwowie, lub do redakcyi „Naprzodu“ w Krakowie.

Nasze procesy. „Kuryer Kolejowy“ trzyma się wiernie zasady, ażeby wszystkim i o wszystkiem pisać całą prawdę. Zasada ta naturalnie dla naszych dyrekcyj i ich organów wielce nieprzyjemna; ona to powyciągała już tyle brudnych sprawek na światło dzienne, ona to tylu niewzruszonym dotąd powagom sypnęła gorzką prawdę w oczy. Nic więc dziwnego, że te naruszone przez nas autorytety i podautorytety starały się nas zastraszyć procesami, groziły kratkami sądowemi itp., aby tylko uchronić się od argusowego oka i prawdomównych ust „Kuryera“. Myśmy'na to nie zważali, i, jak zawsze, pisaliśmy o kradzieżach Jakubowskiego, brutalstwach Trzetrzewińskiego i o przekupstwach innych ptaszków, gnieżdżących się niestety licznie na naszych kolejach! Wynikiem tego było, że dostaliśmy kilka pozwów i mieliśmy w perspektywie kilka procesów o oszczerstwo. Ale cóż się pokazało? Podczas kiedy my zbieraliśmy z utnością dowody na zarzucone postępki i z zupełnym spokojem oczekiwaliśmy dnia rozprawy, nasi przeciwnicy... znaleźli na szczęście przyjaciół, którzy ich namówili do cofnięcia skargi. Na co się tam prawować z socyalistycznym „Kuryerem“ — kiedy się ma czyste sumienie. I w ten sposób w krótkim czasie cała wielka burza procesów, jaka wisiała nad nami, rozpierzchła się... Przeciwnicy stchórzyli,! obawiając się słusznie, że rozprawa potwierdzi tylko w całej pełni wszystko, cokolwiek myśmy pisali. Dla nas jest to wynik bardzo pomyślny, ale niestety jest on zarazem smutnym dowodem, że stosunki kolejowe u nas są wprost okropne. Wolelibyśmy doprawdy przekonać się przed sądem, żeśmy pisali fałszywie, niż z tej wielkiej akcyi przeciwko nam wynieść przekonanie: że między naszymi naczelnikami są gbury, brutale, złodzieje...

Nędznicy z „Głosu Narodu“ których rzemiosłem było i jest szkalowanie uczciwych ludzi, rzucili się ostatniemi czasy, jak sfora psów, na partyę robotniczą i towarzyszy czynnych w agitacyi, z całym stekiem kłamstw, fałszów i oszczerstw, zarówno śmiesznych, jak bezwstydnych. Przeciętny filister galicyjski dowiaduje się ze szpalt gadzinowych pisemek niestworzonych bredni o Daszyńskim, który chce złożyć mandat, o komitecie partyjnym, który mu nie pozwolił się żenić i tym podobnych „okropnych wiadomościach“. Kto wie, jak nisko stoi nasza prasa burżuazyjna pod względem umysłowym i moralnym, tego nie zdziwi krecia robota tych łajdaków dziennikarskich, łżących jak z nut, policzkowanych co najmniej raz na dzień. — Dziennikarstwo galicyjskie — to zbiorowisko ciemnych egzystencyj, które rozminęły się ze swym właściwym zawodem, zawodem zwykłych rzezimieszków; to zgraja szubrawców, szczekających za pieniądze, aportujących za pieniądze, skowyczących za pieniądze. I tacy ludzie kierują opinią publiczną w kraju, wydają sądy o rzeczach, o których nie mają wyobrażenia, wpajają codziennie w swoich czytelników najfałszywsze, najgłupsze pojęcia. Smutny to fakt, że w Galicyi niema ani jednego pisma codziennego, któreby w sposób przedmiotowy i napół uczciwy oceniało zjawiska społeczne u nas. Nieprzyzwoity, ordynarny ton kretynów dziennikarskich, ze swemi błazeńskiemi konceptami, idyotycznemi dowcipami, iście bawolemi pomysłami, stał się wszechwładnym w naszem dziennikarstwie. O ekonomii społecznej, o prądach nurtujących w społeczeństwie nie mają te karły umysłowe żadnego pojęcia; jeżeli już co napiszą, to żywcem skradzione z gazet wiedeńskich. Kto się nie zniży do ich poziomu, może być pewnym, że go oplwają, ściągną do błota, którego mają zawsze podostatkiem.

Dla tej hałastry można mieć jedno tylko uczucie bezdennej pogardy. Niezadługo wyciągniemy na światło dzienne jednego po drugim tych „szmoków“ i wykażemy, ile potrzeba mieć wytartego czoła, bezwstydu, nieuctwa, jak bardzo trzeba być skorumpowanym, ograniczonym, banalnym i niesmacznym, by uzyskać „zaszczytne“ miano — dziennikarza galicyjskiego...

Taki to rodzaj gadów rozpuszcza w najbezczelniejszy sposób niemal codziennie najfałszywsze wieści o tow. Daszyńskim i o naszej partyi — co jest w obecnych „ogórkowych“ czasach obliczone na sensacyę, oraz na wzbudzenie nieufności i wywołanie rozgoryczenia. Dla łatwowiernych i mniej świadomych naszych towarzyszów podajemy, że wszystkie te tendencyjnie rozszerzane pogłoski są od początku do końca najzwyklejszemi „kaczkami“ dziennikarskiemi i jako takie przyjmować je należy.

Trzydzieści sześć i pół lat więzienia w jednym roku! Oto laury, zdobyte przez socyalną demokracyę w r. 1896. Tyle bowiem przesiedzieli dzielni towarzysze w więzieniu lub areszcie śledczym. Mówimy, że to są laury nasze: bo zaprawdę, nic bardziej nie nadaje blasku prawdziwej chwały naszym ideom, jak ta wieczna gotowość ciągłego poświęcania dla nich tego, co człowiekowi jest najdroższem: wolności. Te ustawiczne prześladowania ze strony stróżów dzisiejszego „ładu“ społecznego są najlepszem świadectwem, że czują oni, kogo uważać powinni za istotnego i groźnego wroga. Lata ciężkich przejść są dla nas zawsze zapowiedzią zbliżającego się zwycięstwa i wzmacniają w nas wjarę w to, że idee, dla których tak się cierpi, nie zginą!

Znowu obraza religii. W dniu 29 lipca b. r. odbyła się przed trybunałem zwykłym tutejszego sądu karnego rozprawa przeciw tow. Regdosowi, oskarżonemu o zbrodnię obrazy religii, względnie bluźnierstwo przeciw Chrystusowi przez porównanie nauki Jego z socyalizmem. Regdos, którego bronił adwokat dr. Garfein, został od oskarżenia uwolniony.

Kto winien? W grudniu r. z. była stacya Haag, na kolei zachodniej, widownią nieszczęśliwego wypadku, który cztery osoby przyprawił o ciężkie — a pięć o lekkie uszkodzenie. Z końcem ubiegłego miesiąca odbyła się w następstwie tego rozprawa sądowa, na której jako oskarżeni stawali Józef Schwendinger, naczelnik stacyi, i kierownik lokomotywy W. Josl. Obaj mieli odpowiadać za rzekomo popełnione niedbalstwo w służbie. Josl nosił jeszcze ślady ciężkiego urazu i był jeszcze niezdolnym do pracy. Dwa razy — jak wykazała rozprawa — uchronił był pociągi od katastrofy, aż sam wreszcie uległ. Do rozprawy powołano kilku świadków i rzeczoznawców, którzy wszyscy zeznali, że oskarżeni nie byli w stanie zapobiedz katastrofie. Skutkiem tego obaj oskarżeni zostali uwolnieni, a rozprawa była — jak powiedział obrońca — znowu jednym dowodem prawdziwości zdania, że kolejarz jedną nogą stoi w więzieniu, a drugą w grobie... Któż temu winien, jeśli nie ciężkie warunki pracy?

Zeszłoroczny strejk w towarzystwie kolei państwowych miał już kilka epilogów przed kratkami sądowemi. W zeszłym tygodniu znowu odbyła się w Wiedniu rozprawa przeciw dwom robotnikom warsztatowym, oskarżonym przez niejaką Annę Naslinger o obrazę honoru. Oskarżeni mieli mianowicie obrzucić tę panią obelgami, zarzucając jej, że ona skłoniła była męża, ażeby podczas strejku pracował. Rozprawa jednak przybrała dla oskarżycielki obrót niepomyślny, gdyż żaden świadek, a nawet własny jej mąż, nie poparł jej zeznań. Wobec tego oskarżeni zostali uwolnieni.

Słynne myśli i zdania wielkich ludzi w praktyce:

„De mortuis nil nisi bene“, (o umarłych nie mów nic, jak tylko dobrze), mruknął kolejarz, jedząc w restauracyi Capowskiego zdechłą kurę.

„Sapienti sat“, (mądrej głowie dość na słowie), wyrzekł naczelnik, którego znęcaniem się doprowadzony do wściekłości sługa, uderzył w papę.

„Być, albo niebyć!“ pomyślał dyrektor, widząc zbliżających się petentów o małe ulgi w nadmiarze pracy.

Odpowiedzi Redakcyi.

Sprawiedliwy. Jeżeli pan chcesz coś przesłać na fundusz prasowy, to możesz to uczynić według własnej chęci; nie jest to żadna wkładka do stowarzyszenia.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Englisch. W drukarni A. Słomskiego w Krakowie.